canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Réf. : 22_COU_2172

Lausanne, le 4 mai 2022

Procédure de consultation fédérale
Consultation fédérale (CE) Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Madame la Conseillère fédérale,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'avoir consulté sur le projet de loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) qui a retenu sa meilleure attention.

S'il salue le fait que le projet consacre le rôle de la Confédération dans l'élaboration et l'exploitation de l'infrastructure de données sur la mobilité, le Conseil d'Etat ne peut en l'état soutenir ce projet qui ne garantit pas la souveraineté des collectivités publiques en matière de gestion du trafic, d'utilisation des infrastructures ainsi que des conséquences énergétiques et environnementales de la mobilité. Le Conseil d'Etat rappelle qu'en 2019, dans sa prise de position sur le projet fédéral « Prestations de mobilité multimodale », il ne s'était déclaré favorable à l'interconnexion et à la mise en réseau des offres de mobilité qu'à la condition que cette souveraineté soit garantie

<u>Souveraineté des collectivités publiques en matière de mobilité</u>
Comme le relève très justement le rapport explicatif accompagnant le projet, l'infrastructure de données sur la mobilité doit être conçue comme une mission à long terme de l'Etat. Elle doit ainsi être conçue dans le respect de l'ordre institutionnel suisse et de la souveraineté des cantons : le Conseil d'Etat constate avec regret que le projet mis en consultation ne donne pas les garanties suffisantes à cet égard, et relève plus particulièrement qu'il ne respecte pas la volonté exprimée par la population vaudoise dans sa Constitution : l'article 57 CSt-VD prévoit en effet que l'Etat mène une politique coordonnée des transports et qu'il favorise les transports collectifs. Or, le rapport explicatif indique que « *tant les services de la Confédération, des cantons et des communes que les entreprises ou organisations privées nationales ou étrangères (par ex les*

intermédiaires en mobilité, les instituts de recherche) peuvent acquérir des données via la NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) indépendamment du but poursuivi (point 4.1.3.2.2.) ». De l'avis du Conseil d'Etat, le projet doit être modifié de sorte à garantir que les finalités poursuivies par les acquéreurs de données, qu'il s'agisse des données de base ou des autres données, soient cadrées, afin de permettre une exploitation de l'ensemble du système de transport, comme le relève le rapport explicatif en p. 3 « *dans l'intérêt des contribuables, de l'environnement et du climat* ». L'acquisition de données devrait ainsi systématiquement faire l'objet d'accords spécifiques donnant des garanties suffisantes à cette fin.

Fourniture de données

Le Conseil d'Etat regrette que le projet introduise une discrimination entre acteurs de la mobilité, en imposant aux collectivités publiques et aux entreprises de transports concessionnaires au sens de la loi sur le transport des voyageurs de mettre à disposition respectivement des données de base et de données de distribution, alors que les entreprises privées nationales ou étrangères n'auraient aucune obligation en matière de fourniture de données, même si elles acquièrent des données. Le projet semble ainsi contredire ainsi les exigences générales de non-discrimination définies par le Conseil fédéral le 1er juillet 2020.

De l'avis du Conseil d'Etat, les collectivités publiques devraient pouvoir, en échange des données de base qu'elles fournissent, disposer les données d'utilisation des offres de mobilité (données de demande), afin de soutenir la poursuite des activités de planification et d'exploitation des infrastructures de transport. Les accords signés avec les acquéreurs de données (par exemple les développeurs de solutions pour la clientèle / d'applications) devraient ainsi contenir une clause prévoyant en échange la fourniture de données de demande.

En parallèle à la mise en place de l'infrastructure des données de mobilité, le Conseil d'Etat relève qu'il y aurait lieu de planifier les investissements et les mises à niveau garantissant la capacité des transports publics à fournir de manière harmonisée une indication dynamique et fiable sur les temps d'attente et de parcours, sur les possibilités de correspondance et sur le niveau de saturation.

Politique de la donnée, souveraineté numérique et protection des données personnelles

Le Conseil d'Etat souligne la nécessité d'inscrire l'infrastructure des données de mobilité dans le cadre plus large d'une politique publique de la donnée, concrétisant le principe de souveraineté numérique et respectueuse de la législation en vigueur en matière de protection des données personnelles. Comme le relève le rapport explicatif au point 4.1.9.1 en se référant à la votation populaire sur l'e-ID, la confiance de la population et des entreprises est indispensable. S'agissant de l'aspect spécifique de la protection des données personnelles, le Conseil d'Etat relève que la répartition des rôles et des compétences, en particulier sous l'angle de la responsabilité de traitement des données collectées, devrait être clarifiée et ce, afin de prévoir les bases légales permettant d'encadrer les traitements régis par le droit cantonal.

En conclusion, le Conseil d'Etat, convaincu de la nécessité de garantir au niveau national un système de mobilité piloté par les collectivités publiques, permettant des déplacements en toute sécurité des personnes et des marchandises sur un réseau continu, en favorisant les modes de transport collectifs et actifs respectueux de l'environnement, ne peut, en l'état, soutenir le projet mis en consultation.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE	LE CHANCELIER
Nuria Gorrite	Aurélien Buffat

Annexe

- Questionnaire relatif à la consultation sur la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Copies

- DGMR
- OAE

Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

☒	Canton
☐	Partis politiques
☐	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Association faîtière de l'économie
☐	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
☐	Groupe d'intérêt
☐	Entreprises de transport public
☐	Fournisseurs de mobilité privés
☐	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
☐	Recherche et sciences
☐	Autres

Expéditeur :

Etat de Vaud
Conseil d'État
Château cantonal
1014 Lausanne

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

   ☒ OUI et ☒ NON

   Remarques :
   Le Conseil d'Etat soutient le fait que l'infrastructure de données de mobilité soit exploitée par la Confédération mais estime qu'en l'état le projet ne donne pas de garanties suffisantes quant au respect de la souveraineté des collectivités publiques en matière de gestion du trafic, d'utilisation des infrastructures ainsi que des conséquences énergétiques et environnementales de la mobilité.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
   Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
   (cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

   ☒ OUI ☐ NON

   Remarques :
   Le rôle des données et de leur partage au sens de l' « intégration numérique » (soit de manière complète, supramodale et fiable) est indéniable pour un fonctionnement optimisé des transports et de la mobilité. Contrairement aux routes ou aux rails, la multitude et la grande diversité des sources de la matière brute constituent un enjeu colossal pour la fiabilité, la qualité et la durabilité d'une infrastructure de données.

   S'agissant de la terminologie utilisée, il y aurait lieu d'affiner quelque peu la conception. D'une part, l'infrastructure numérique qui pourrait être considérée au même titre que les infrastructures physiques (routes, rails, câbles, etc.) devrait être étendue à l'ensemble des dispositifs de collecte, de stockage, de traitement et de diffusion de la donnée (capteurs, émetteurs/récepteurs, serveurs, réseaux, etc.). D'autre part, il y aurait lieu de garder en mémoire que l'échange de données est en soi un trafic qu'il y aurait également lieu d'optimiser, au même titre que le trafic motorisé, au regard de sa consommation énergétique et de son impact sur l'environnement.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
   Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
L'emploi du conditionnel dans cette phrase est essentiel, à double titre.

D'une part, et s'agissant des compétences d'exploitation et de planification des autorités, le soutien évoqué n'est effectif que si l'infrastructure parvient effectivement à mettre à disposition des collectivités publiques les données utiles, de manière fiable et durable, en particulier les données d'utilisation des services de mobilité (données de demande).

D'autre part, le projet de loi mis en consultation est étroitement lié à la question de l'ouverture ouverture des données et de la distribution des titres de transport. Ainsi, indépendamment et parallèlement au projet LIDMo traitant uniquement de l'aspect données, il apparaît absolument nécessaire que les conditions-cadres du futur marché de la mobilité multimodale et connectée soient également réglementées, en impliquant à la mesure de leurs compétences respectives la Confédération, les cantons et les communes.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
La mobilité étant sans frontière par nature, une action au niveau national semble plus opportune pour obtenir un service harmonisé et rendre des applications de mobilité multimodale et de bout-en-bout possibles. En faire une tâche étatique fournit un cadre de coordination et devrait donner la garantie que les conditions permettant de respecter la souveraineté des collectivités publiques en matière de politique publique de mobilité sont remplies, dans un contexte où le partage des données est sensible et les partenariats délicats.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
Si l'agilité est nécessaire en matière numérique, il est indispensable que toute décision du Conseil fédéral respecte l'ordre institutionnel et les compétences des cantons en matière de mobilité.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
Les redevances pour les cas d'une utilisation à des fins commerciales dans un cadre respectant les principes d'une politique publique de mobilité devraient être fixées dans le cadre des accords entre fournisseurs et acquéreurs de données, et prévoir l'échange de données notamment de demande.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
Dès lors que cette infrastructure respecte la souveraineté des collectivités publiques en matière de mobilité.

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :
   a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation,

disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
dès lors qu'ils bénéficient en échange de données sur la demande.

b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
Les cantons doivent être associés à la définition des données nécessaires et des conditions de leur utilisation.

c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :
Il nous apparaît que ce principe pourrait poser de sérieuses questions quant à l'acceptabilité de participer à la NADIM. Dans la mesure où cette participation est sur base volontaire, il nous semble indispensable de pousser la réflexion sur les règles de partage des données. Ce sujet est en effet très peu traité dans le rapport explicatif, alors même que cela représente une dimension sensible dans les partenariats entre fournisseurs.
Selon le niveau d'utilité des données, l'open-data gratuit devrait par exemple être privilégié pour les partenaires qui partagent des données. L'utilisation à des fins commerciales devrait faire l'objet d'un traitement spécifique pour s'assurer que l'utilisation des données contribue à l'atteinte des objectifs d'une politique publique favorisant une mobilité durable, fondée sur le report modal vers les transports collectifs et actifs. Cette utilisation devrait faire l'objet de conventions entre fournisseurs et acquéreurs de données, dont les principes doivent être fixés par la Confédération et les cantons.

d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

10. <u>Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif)</u> :

a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI ☒ NON

Remarques :

Nous sommes globalement d'accord avec le principe de subventionnement comme mesure incitative à la participation à NADIM. Ce soutien devrait s'inscrire dans la durée et ne pas être limité à deux ans.

b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
Pas d'avis sur cette question qui dépend des coûts réels de raccordement, de la capacité financière de subventionnement, du nombre de bénéficiaires potentiels et de l'utilité totale ou partielle de leurs jeux de données dans la fonctionnalité de la MODI.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
Le Réseau de transports CH constituera un système de référence spatial très attendu au niveau cantonal. La détermination d'exigences en termes de structure géométrique et de modèle de données sera primordiale afin d'assurer l'interopérabilité avec les différents utilisateurs et fournisseurs de données. L'opportunité d'harmoniser au niveau fédéral la définition sémantique des objets en lien avec ce réseau de transport devra être prise en considération. Une attention particulière sera à porter au domaine des routes défini par différentes normes et modèles minimaux hétérogènes (exemple : MDGM des routes nationale ID 86, axes de route du thème Adresse des bâtiments de la mensuration officielle, thèmes routes et chemins du swissTLM3D).

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :
Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
La mise en place et la mise à jour du Réseau des transports CH devra se faire en collaboration avec les fournisseurs de données intéressés.
Une coordination devra être mise en place afin de pouvoir alimenter ce réseau de référence par des informations provenant de fournisseurs externes comme les Cantons, pour la géométrie de routes cantonales, par exemple.
Swisstopo sera en charge de l'intégration des données, de la vérification de leur qualité et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI et ☒ NON

Remarques :
Ces principes doivent être appliqués dans un cadre garantissant la souveraineté des collectivités publiques en matière de politique de mobilité – à ce stade, le projet ne donne les garanties nécessaires.

b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI et ☒ NON

Remarques :
Le caractère facultatif devrait concerner l'adhésion au système, des obligations de fourniture de données de demande devraient être incluses dans les conventions conclues avec les acquéreurs privés nationaux ou internationaux en échange des données acquises, dans le cadre des émoluments liés à la mise à disposition des données de base notamment.

c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☒ NON

Remarques :
Le CDM pourrait faire partie intégrante du DETEC plutôt qu'être un établissement de droit public, pour garantir la souveraineté des collectivités publiques

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :
L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :
Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :
Nous relevons que, en l'état, les seuls éléments contenus à l'art. 18 LIDMo, dans son commentaire et aux chapitres 4.1.8.6.3 et 4.1.11 ne permettent pas d'analyser si le traitement des données personnelles qui sera opéré dans le cadre de la MODI offre des garanties suffisantes en matière de protection des données.
Il est difficile de comprendre la répartition des rôles et des responsabilités dans le traitement des données entre le CDM et les fournisseurs de données (dont certains pourraient être soumis aux droits cantonaux) sur la base du projet de loi et du rapport explicatif. A notre sens, le projet de loi gagnerait en clarté en précisant qui est le responsable de traitement des données personnelles. Les aspects relatifs au rôle de chacun des acteurs du projet quant à la sécurité des données devraient également être précisés.

b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :
A liminaire, il convient de relever que cet aspect ne ressort pas clairement des dispositions du projet de loi LIDMo mais bien plutôt du rapport explicatif (notamment aux chapitres 4.1.8.6.3 et 4.1.11), ce qui apparaît problématique en termes de transparence.
D'après le rapport explicatif (p. 17), « les fournisseurs de données doivent s'assurer que la protection des données est garantie par des mesures appropriées, comme l'anonymisation ou la conclusion de contrats de protection des données ». Le projet ne précise toutefois pas quelle approche d'anonymisation des données personnelles a été retenue (absolue ou relative) ni avec qui doivent être conclus les contrats de protection des données et sur quel type de traitement des données, ils devront porter.
Un autre passage du rapport explicatif expose que des données pourront être stockées dans les infrastructures de données de la MODI (cf. ch. 4.1.11). La sécurité de ces données ne saurait en pareil cas être laissée entièrement à la responsabilité des fournisseurs de données.

A titre d'exemple, l'art. 18 du projet de loi, prévoit que le traitement des données personnelles par le CDM est soumis aux articles. 33 à 42 nLPD. Au chapitre 4.1.8.6.3, il est également précisé que dans le cas où des données personnelles sont échangées via la NADIM, leur traitement est régi par la LPD. Dans le même paragraphe toutefois, il est précisé que « les fournisseurs de données doivent s'assurer que la protection des données est garantie par des mesures appropriées, comme l'anonymisation ou la conclusion de contrats de protection des données ». L'obligation pour les fournisseurs de données de garantir la protection des données par des mesures appropriées comme l'anonymisation ou la conclusion de contrat de protection des données doit être précisée. Il est notamment important de définir précisément quels sont les rôles et les responsabilités en matière de protection des données de chaque acteur du projet.

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :
La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
Pas d'avis sur cette question.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
Pas d'avis sur cette question.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

oui et dans la mesure où l'indication de la source n'affecte pas la protection des données personnelles (par exemple en présence d'un fournisseur disposant d'un nombre de données restreint et où une indication de la source pourrait désanonymiser des données personnelles anonymisées).

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :